

Indien und China - Getriebe-Märkte mit differenzierten Ansprüchen

10. Internationales CTI Symposium

„Innovative Fahrzeug-Getriebe, Hybrid- und Elektro-Antriebe“

(5. bis 8. Dezember 2012, Berlin)

www.getriebe-symposium.de/presse

Düsseldorf/Berlin, Dezember 2011. Die Aussichten für die Getriebe-Märkte in China und Indien sowie die Entwicklungen auf dem Weg zu Elektrifizierung des Antriebsstrangs griff das diesjährige 10. Internationale CTI Symposium „Innovative Fahrzeug-Getriebe, Hybrid- und Elektro-Antriebe“ (5. bis 8. Dezember 2011, Berlin) auf. „Die Elektrifizierung der Antriebe hat längst begonnen und ist fester Bestandteil der Getriebe- und Antriebswelt“, stellte Prof. Dr.-Ing. Ferit Küçükay (Technische Universität Braunschweig) zum Auftakt des Symposiums fest. Bezogen auf den „europäischen Fahrzyklus“ sei der so genannte „Tank-to-Wheel“- Wirkungsgrad eines konventionellen Antriebs mit Verbrennungsmotor im Vergleich zum „Battery-to-Wheel“- Wirkungsgrad eines Elektroantriebs etwa um den Faktor drei schlechter. Dieser Vorteil von Elektrofahrzeugen bei Energieverbrauch und CO₂-Emissionen spiele insbesondere für die künftige umweltfreundliche Verkehrsgestaltung in den Megacities eine wichtige Rolle, so Küçükay.

Allerdings sei die Elektromobilität noch mit großen Herausforderungen verbunden, so dass Benzin- und Dieselfahrzeuge zunächst noch nicht von elektrischen Fahrzeugen ersetzt werden könnten, sagte er weiter. Er erinnerte an die unterschiedliche CO₂-Bilanz von Elektroautos durch die länderspezifische Stromproduktion, die geringe Energiedichte von Batterien sowie die Herausforderungen beim Aufbau der nötigen Infrastrukturen. „In der langfristig angestrebten Elektromobilität werden diejenigen Fahrzeughersteller und Zulieferer erfolgreich sein, die jetzt und in der Zukunft die konventionellen Antriebe beherrschen und die damit erwirtschafteten Gelder – zusammen mit staatlichen Förderungen – in die Elektromobilität investieren können“, so der Direktor des Institutes für Fahrzeugtechnik. Die Aussichten für Getriebe- und Antriebsentwickler seien noch nie so gut gewesen wie heute. „Die Themenvielfalt in der Antriebswelt ist enorm gewachsen“, betonte er. Die unterschiedlichen Antriebe sowie die passenden Konzepte in jedem Fahrzeugsegment entsprechend den individuellen

Kundenerwartungen auf den verschiedenen Märkten machten auch in Zukunft die Entwicklungen rund um den Antriebsstrang spannend.

China ist kein einfacher Markt

Die Bedeutung und Entwicklungen auf dem chinesischen Getriebe-Markt stellten Dr. Karl-Thomas Neumann (Volkswagen Group China) und Didier Lexa (Getrag Corporation Group) vor. „China ist kein einfacher Markt“, betonte Neumann. Die politischen Rahmenbedingungen erforderten eine hohe Flexibilität. Weitere Herausforderungen seien die weiter zunehmende Anzahl neuer OEMs und Zulieferer sowie die hohen und unterschiedlichen Ansprüche der chinesischen Kunden.

Während der letzte Fünf-Jahres-Plan noch stark auf Quantität ausgerichtet war, lege China nun mehr Wert auf Qualität. Deutlich sei der Schwerpunkt für die Zukunft auf Innovation und Umweltschutz ausgerichtet worden. Die Führungsrolle, die China besonders bei der Elektromobilität anstrebe, folge dem Wunsch nach einer eigenständigen und wettbewerbsfähigen Automobilindustrie ebenso wie der Notwendigkeit, die Luftqualität zu verbessern und unabhängiger vom Öl zu werden.

In drei Schritten zum Elektro-Auto

Da China in den letzten Jahren seine Fünf-Jahres-Pläne immer erreicht habe, ging Neumann davon aus, dass China auch bei der Elektromobilität seine ehrgeizigen Ziele erreichen werde. In 25 Pilotstädten - davon 6 Metropolen - werde die Elektromobilität bereits erprobt und mit milliardenschweren Investitionen begleitet. Im Rahmen der speziell auf den chinesischen Markt zugeschnittenen Elektro-Strategie plane Volkswagen, ab 2013/2014 Elektrofahrzeuge in China zu produzieren.

„China hat sich vorgenommen, bis 2015 eine Million und bis 2020 fünf Millionen E-Fahrzeuge auf die Straße zu bringen“, sagte Neumann weiter. Trotz der hohen Incentives seien 2011 aber erst 4.000 Fahrzeuge in China angemeldet, da es an einem Angebot von attraktiven E-Autos mangle. Volkswagen habe sich in China bereits gut aufgestellt, um mit den Chinesen gemeinsam Lösungen für E-Mobilität zu entwickeln.

Konventionelle Fahrzeuge seien auch in China noch die Regel. Volkswagen könne durch seine effizienten Modelle die Kundenbedürfnisse gut bedienen. Für die Produktion von Elektrofahrzeugen müsse die Industrie die Kosten senken und diese für die Kunden attraktiver machen. „Auf dem Weg dorthin wird der Plug-In Hybrid eine wichtige Rolle spielen“, schloss Neumann.

Automatik-Getriebe gewinnen in China an Bedeutung

Das stetige Wachstum in China von durchschnittlich zehn Prozent in den letzten fünf Jahren, habe auch zu einem steigenden Pkw-Absatz beigetragen. Dabei habe sich in den letzten Jahren das Wachstum bei Getrieben vom Low-Cost-Segment auf das mittlere Segment verschoben, so Lexa. Einen nur geringen Anteil am chinesischen Gesamtmarkt hätten allerdings noch größere Motoren mit größeren Getrieben.

„Der chinesische Markt geht immer mehr in Richtung Automatik-Getriebe“, sagte Lexa mit Blick auf die Entwicklung des Getriebe-Marktes bis 2017. Automatik-Getriebe würden sich in China zwar nicht so schnell wie in den USA und Korea durchsetzen, aber der Trend sei eindeutig.

China fordert Anpassungsfähigkeit

Für den Erfolg in China sei es entscheidend, die Anforderungen der lokalen OEMs zu verstehen, betonte Lexa weiter. Die Richtlinien der chinesischen Regierung müssten sehr genau beobachtet werden, da sie von strategischer Bedeutung für die dort agierenden Unternehmen seien. Es reiche nicht aus, einfach westliche Technik zu transferieren, sondern die Produkte müssten an die chinesischen Anforderungen angepasst werden. Getrag sei in China schon seit langem mit Joint Ventures vertreten. In drei Werken würden sowohl Schaltgetriebe als auch Automatikgetriebe produziert. Bis 2012 will Getrag die Produktion auf 750.000 Stück steigern und bis 2015 auf 1,4 Millionen. Darüber hinaus wolle Getrag bis 2014 auch die Produktion von Doppelkupplungsgetrieben aufnehmen. „Für Getrag spielt China eine große Rolle, nicht nur als Absatzmarkt, sondern auch für die Entwicklung neuer Antriebe“, so Lexa weiter.

Indiens Automobilmarkt auf der Überholspur

Die ehrgeizigen Ziele Indiens und insbesondere der indischen Autoindustrie stellte Venkatarma Sharma von der Indischen Botschaft in Berlin vor. Der indische Automobil-Markt sei der am zweitschnellsten wachsende Markt der Welt, so Sharma. Bei der Produktion von Drei-Rad-Fahrzeugen sei Indien schon heute führend. Der indische Zweirad-Markt sei bereits der zweitgrößte der Welt, der Nutzfahrzeug-Markt sei der viertgrößte, bilanzierte der Botschaftsvertreter. Bis 2016 erwarte Indien, der siebtgrößte Pkw-Markt der Welt zu sein und bis 2030 bereits der drittgrößte. Indien ziele darauf ab, eines der zehn führenden Länder in der Automobil-Produktion zu werden. 2010 sei der indische Automobil-Markt sogar mit 32,69 Prozent etwas schneller gewachsen als der chinesische, betonte Sharma weiter. In den letzten sechs Jahren sei der Automobil-Absatz über 130 Prozent auf 3,2 Millionen Fahrzeuge gestiegen.

Kostenvorteile von 25 bis 30 Prozent

Auch der indische Automobil-Zulieferer-Markt habe sich in den letzten Jahren zu einem wichtigen Zentrum in Asien weiter entwickelt, stellte Sharma fest. Der großen Kostenvorteile von 25 bis 30 Prozent bei den Lohn- und Materialkosten habe dazu beigetragen, dass auch große Hersteller wie General Motors, Toyota, Ford oder Volkswagen heute aus Indien beliefert werden. Zweidrittel der in Indien produzierten Komponenten seien für Zwei- und Dreiräder sowie Pkw. 31 Prozent der produzierten Komponenten seien Motorteile, gefolgt von Getrieben und Lenksystemen. Europa sei mit 36 Prozent der größte Abnehmer, gefolgt von Asien mit 28 Prozent und Nordamerika mit 23 Prozent.

In der Zukunft wolle die indische Autoindustrie selbstständiger werden und mehr auf die Entwicklung eigener Marken, Modelle und Innovationen drängen. Sharma betonte dabei auch die großen staatlichen Anreize, mit denen Indien seine Industrie dabei unterstützen werde.

Rund 900 Teilnehmer besuchten in diesem Jahr das 10. Internationale CTI Symposium „Innovative Fahrzeug-Getriebe, Hybrid- und Elektro-Antriebe“. Der internationale Charakter wird seit fünf Jahren durch eine Schwesterveranstaltung in den USA

unterstrichen. Ab 2012 wird das CTI-Symposium durch eine weitere Veranstaltung in China ergänzt.

Weitere Informationen unter:

<http://www.transmission-expo.de>

<http://www.getriebe-symposium.de/presse>

Fotos zum 10. CTI-Symposium und zur Transmission Expo unter:

<http://www.konferenz.de/fotos-getriebe2011>

Kontakt:

Dr. Nadja Thomas

Senior-Pressereferentin

CTI Car Training Institute – ein Geschäftsbereich der EUROFORUM Deutschland SE

Prinzenallee 3

40549 Düsseldorf

E-Mail: nadja.thomas@car-training-institute.com

Internet: www.car-training-institute.com und www.getriebe-symposium.de